

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE ST-FRANÇOIS

COUR SUPÉRIEURE

CHAMBRE COMMERCIALE

(siégeant en tant que tribunal désigné en vertu de
la Loi sur les arrangements avec les créanciers des
compagnies, L.R.C. 1985, c. C-36)

N°: 450-11-000167-134

**DANS L'AFFAIRE DU PLAN D'ARRANGEMENT
DE :**

**MONTRÉAL, MAINE & ATLANTIQUE CANADA
CIE.**

Débitrice

et

RICHTER GROUP CONSEIL INC.

Contrôleur

et

**COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN
PACIFIC**

Requérante

**PLAN D'ARGUMENTATION DE TRINITY¹
AU SOUTIEN DE SA CONTESTATION DE LA REQUÊTE DE CP EN EXCEPTION
DÉCLINATOIRE ET EN RÉVISION DE L'ORDONNANCE INITIALE**

¹ Trinity Industries Inc., Trinity Industries Leasing Company, Trinity Tank Car Inc., Trinity Rail Group LLC et Trinity Rail Leasing Warehouse Trust représentées par McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L. s.r.l.; RIV 2013 Rail Holdings LLC et Trinity Rail Leasing 2012 LLC, représentées par Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L. s.r.l., (collectivement « Trinity »)

À L'HONORABLE JUGE GAÉTAN DUMAS DE LA COUR SUPÉRIEURE, SIÉGEANT EN CHAMBRE COMMERCIALE, DANS ET POUR LE DISTRICT JUDICIAIRE DE ST-FRANÇOIS, TRINITY SOUMET RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT:

I. HISTORIQUE ET CONTEXTE

1. Le 6 juillet 2013, 72 wagons transportant des produits pétroliers dans un train opéré par la Montréal Maine & Atlantique Canada Cie. (« **MMAC** ») ont déraillé au centre-ville de Lac-Mégantic causant une tragédie ferroviaire (le « **Déraillement** »);
2. Suite au Déraillement, des procédures judiciaires et recours collectifs ont été initiés au Canada et aux États-Unis contre MMAC, sa société-mère, la Montréal Maine & Atlantic Railway Ltd (« **MMA** ») et d'autres acteurs de l'industrie ferroviaire, dont Trinity (les « **Recours** »);
3. Le 8 août 2013, l'honorable juge Castonguay a rendu une ordonnance initiale à l'endroit de MMAC (l'« **Ordonnance initiale** ») en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, LRC 1985, c. C-36 (« **LACC** ») et a nommé Richter Groupe Conseil Inc. comme contrôleur de MMAC (le « **Contrôleur** »);
4. Dans le cadre du jugement sur l'Ordonnance initiale, l'honorable juge Castonguay a conclu que MMAC était une « compagnie » au sens de la LACC;
5. Le 23 janvier 2014, l'Honorable juge Dumas a approuvé la vente et la réalisation des éléments d'actifs de MMAC à Railroad Acquisition Holdings;
6. Le 17 février 2014, la Cour a ordonné une « *joint status conference* » qui s'est tenue le 26 février 2014 à Bangor, au Maine (États-Unis), permettant aux créanciers, à la fois dans les dossiers canadiens et américains, de se rencontrer et d'entamer des négociations afin de faciliter le dépôt d'un plan d'arrangement par MMAC;
7. Après près de deux années d'efforts soutenus, MMAC a accepté de signer des « *Plan Support and Settlement Agreement* » afin d'être en mesure de déposer un plan d'arrangement qui indemniserait les victimes du Déraillement (« **le Plan** »), qui offre plus de 430 millions de dollars à être distribués entre les créanciers de MMAC, soit principalement les victimes du Déraillement;
8. Le 9 juin 2015, les créanciers ont voté à l'unanimité en faveur du Plan;
9. C'est dans ce contexte que la Requérante, la Compagnie de chemin de fer Canadian Pacific (« **CP** »), présente sa *Requête en exception déclinatoire et en révision de l'Ordonnance initiale* (la « **Requête** ») dans laquelle il est allégué que MMAC est une compagnie de chemin de fer au sens de l'article 2(1) de la LACC et que sa restructuration ne peut être effectuée qu'en vertu de la *Loi sur les Transports au Canada*, LC 1996, c. 10 (« **LTC** »); ainsi, selon CP, seule la Cour fédérale a compétence en ce qui a trait à l'insolvabilité de MMAC;
10. Trinity soumet respectueusement que la Requête de CP doit être rejetée et que le processus d'arrangement visant MMAC doit suivre son cours par le biais de la LACC pour les motifs exposés au présent plan d'argumentation;

11. Les énoncés cités en caractère gras ont été mis en emphase par les procureurs soussignés. Il en est de même pour les soulignements;

II. L'INTERPRÉTATION APPROPRIÉE DE L'EXCLUSION CONTENUE À L'ARTICLE 2(1) DE LA LACC

i) MMAC n'est pas une compagnie de chemin de fer au sens de l'article 2(1) de la LACC

12. L'article 2 (1) de la LACC prévoit la suivante :

2 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.

[...]

« compagnie » Toute personne morale constituée par une loi fédérale ou provinciale ou sous son régime et toute personne morale qui possède un actif ou exerce des activités au Canada, quel que soit l'endroit où elle a été constituée, ainsi que toute fiducie de revenu. **La présente définition exclut les banques, les banques étrangères autorisées, au sens de l'article 2 de la Loi sur les banques, les compagnies de chemin de fer ou de télégraphe, les compagnies d'assurances et les sociétés auxquelles s'applique la Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt.**

13. La LACC ne définit pas le terme « compagnie de chemin de fer »;

14. Les principes d'interprétation requièrent que l'article 2 de la LACC soit lu en prenant en considération le contexte légal dans lequel il s'inscrit et l'objet spécifique auquel le législateur voulait l'appliquer. L'interprétation de cette disposition doit ainsi respecter l'esprit de la loi et l'objectif visé par le législateur :

- *Bell ExpressVu Limited Partnership c. Rex*, [2002] 2 RCS 559, 2002 CSC 42 (CanLII) **[Onglet 1]**

[26] Voici comment, à la p. 87 de son ouvrage *Construction of Statutes* (2^e éd. 1983), Elmer Driedger a énoncé le principe applicable, de la manière qui fait maintenant autorité :

[TRADUCTION] **Aujourd'hui, il n'y a qu'un seul principe ou solution : il faut lire les termes d'une loi dans leur contexte global en suivant le sens ordinaire et grammatical qui s'harmonise avec l'esprit de la loi, l'objet de la loi et l'intention du législateur.**

Notre Cour a à maintes reprises privilégié la méthode moderne d'interprétation législative proposée par Driedger, et ce dans divers contextes : (...) Je tiens également à souligner que, pour ce qui est de la législation fédérale, le bien-fondé de **la méthode privilégiée par notre Cour est renforcé par l'art. 12 de la Loi d'interprétation, L.R.C. 1985, ch. I-21, qui dispose que tout texte « est censé apporter une solution de droit et s'interprète de la manière la plus équitable et la plus large qui soit compatible avec la réalisation de son objet.**

[27] Cette méthode reconnaît le rôle important que joue inévitablement le contexte dans l'interprétation par les tribunaux du texte d'une loi.

Comme l'a fait remarquer avec perspicacité le professeur John Willis dans son influent article intitulé « Statute Interpretation in a Nutshell » (1938), 16 R. du B. can. 1, p. 6, [traduction] « les mots, comme les gens, prennent la couleur de leur environnement ». Cela étant, lorsque la disposition litigieuse fait partie d'une loi qui est elle-même un élément d'un cadre législatif plus large, l'environnement qui colore les mots employés dans la loi et le cadre dans lequel celle-ci s'inscrit sont plus vastes. **En pareil cas, l'application du principe énoncé par Driedger fait naître ce que notre Cour a qualifié**, dans R. c. Ulybel Enterprises Ltd., [2001] 2 R.C.S. 867, 2001 CSC 56 (CanLII), par. 52, **de « principe d'interprétation qui présume l'harmonie, la cohérence et l'uniformité entre les lois traitant du même sujet »**. (Voir également Stoddard c. Watson, 1993 CanLII 59 (CSC), [1993] 2 R.C.S. 1069, p. 1079; Pointe-Claire (Ville) c. Québec (Tribunal du travail), 1997 CanLII 390 (CSC), [1997] 1 R.C.S. 1015, par. 61, le juge en chef Lamer.)

15. Partant, l'interprétation de l'exclusion contenue à l'article 2(1) de la LACC relative aux compagnies de chemin de fer doit donc être équitable et compatible avec l'objet de la LACC et l'intention du législateur;
16. Il importe donc de rappeler que lors de l'adoption de la LACC, en 1933, le panorama de l'industrie ferroviaire était tout autre que celui qui existe présentement;
17. En effet, à l'époque, les compagnies de chemin de fer étaient un vecteur essentiel de développement socio-économique sur lequel le gouvernement voulait garder un contrôle étroit. L'incorporation de ces compagnies était sujette à l'adoption de lois spécifiques dans lesquelles l'étendue de leurs pouvoirs et de leurs privilèges était établie, tout comme le processus à suivre en cas de liquidation. De plus, ces compagnies avaient comme seul et immuable objet l'exploitation d'un chemin de fer;
 - *Canada Railway Act*, 3 Edward VII (1903) c.58 **[Onglet 2]**;
 - *In re Railway Act*, 36 SCR 136, 1905 CanLII 73 (SCC) **[Onglet 3]**;
 - À titre d'exemple voir la loi constituante de CP : *An Act Respecting Canadian Pacific Railway*, 44 Victoria (1881) c. 1 **[Onglet 4]**;
 - Bernard Jolin and Serge Gaudet, *When a Railway Company is not really a « Railway Company »* (Octobre 2002), 19 National Insolvency Review 57-60 **[Onglet 5]**;
 - Peter Rubin et Helen Sevenoaks, *Keeping on the Right Track : An Examination of Recent Railway Cases to Explore Judicial Authority and the Impact of Exclusionary Clauses*, 2013 ANNREVINSOLV 14, p. 6-12 **[Onglet 6]**;
18. Ce n'est qu'au milieu des années 1980, que les législateurs fédéral et québécois ont procédé à la déréglementation de l'industrie ferroviaire et ont ouvert la possibilité d'opérer une compagnie de chemin de fer à des compagnies de toute nature, entre-autres, par l'adoption en 1987 de la *Loi sur les transports nationaux (1987)*, en 1993 de la *Loi sur les chemins de fer*, RLRQ c C-14.1 et finalement en 1996 de la LTC (*Lois de l'industrie ferroviaire*);
 - *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, L.R.C. (1985) (3e suppl.), ch. 28 **[Onglet 7]**;

- *Loi sur les chemins de fer*, RLRQ c C-14.1 [Onglet 8];
 - *Loi sur les transports au Canada*, LC 1996, c 10 [Onglet 9];
 - *Compagnie du chemin de fer de Québec Central (Arrangement relatif à) 2007* QCCS 2947 paras. 13-14 [Onglet 10];
 - Bernard Jolin and Serge Gaudet, *When a Railway Company is not really a « Railway Company »* (Octobre 2002), 19 *National Insolvency Review* 57-60 [Onglet 5];
 - Peter Rubin et Helen Sevenoaks, *Keeping on the Right Track : An Examination of Recent Railway Cases to Explore Judicial Authority and the Impact of Exclusionary Clauses*, 2013 *ANNREVIN SOLV* 14, p. 6-12 [Onglet 6];
19. Le 3 décembre 1993, lors de l'adoption du Projet de Loi 137 (*Loi sur les chemins de fer*), l'objectif avoué du législateur était de moderniser les dispositions corporatives régissant les compagnies de chemin de fer afin de les rendre équivalentes à celles qui régissent les compagnies « ordinaires » au sens du droit commun et ainsi favoriser la création de petites entreprises exploitant des chemins de fer :
- Assemblée nationale du Québec, Débats parlementaires sur l'adoption du principe du Projet de loi 137 (*Loi sur les chemins de fer*), Proposition présentée par M. Sam L. Elkas, Ministre des Transports (3 décembre 1993) [Onglet 11]

L'actuelle Loi sur les chemins de fer exige l'adoption par l'Assemblée nationale d'une loi privée pour pouvoir créer une compagnie de chemin de fer. Il s'agit d'un mécanisme long et coûteux si on le compare au mécanisme usuel d'incorporation applicable aux autres types d'entreprises. **Les futurs CFIL [Chemin de fer d'intérêt local] devraient pouvoir bénéficier d'un régime législatif comparable à celui des entreprises ordinaires.** Il faut donc réexaminer la constitution, le rôle, l'organisation et la gestion des chemins de fer. **Pour ce faire, il faut revoir le volet corporatif de la Loi sur les chemins de fer, lequel est désuet et constitue un obstacle de taille à la création des CFIL.**

20. Vu l'objectif du gouvernement de déréglementer l'industrie ferroviaire, ces récentes modifications législatives sont une indication claire de son intention de ne plus maintenir un contrôle étroit sur les compagnies exploitant des chemins de fer par la voie de lois privées; le législateur indique donc son intention de légiférer de façon à ce que, dorénavant, les sociétés exploitant des chemins de fer soient traitées comme des compagnies « ordinaires »;
21. Une lecture cohérente de l'exception prévue à l'article 2(1) de la LACC doit mener à une interprétation équitable et compatible avec, à la fois, l'intention du législateur lors de la mise en vigueur de cette récente législation dans le domaine ferroviaire et celle qu'il avait lors de la rédaction de la LACC; une telle lecture emporte à l'évidence la conclusion que cette disposition ne peut viser les compagnies « ordinaires » qui exploitent des chemins de fer;
22. L'interprétation que CP propose de donner à l'exception contenue à l'article 2(1) de la LACC donnerait lieu à un résultat économiquement et juridiquement inefficace. Ceci

s'illustre particulièrement dans le cas de compagnies insolvable qui opèrent un chemin de fer de manière accessoire. Ces compagnies devraient se soumettre à la LTC en ce qui concerne leurs opérations ferroviaires et à la LACC pour le reste de leurs opérations, étant donné que la LTC n'a pas juridiction sur des activités qui ne sont pas reliées à l'exploitation de chemins de fer. En outre, cela impliquerait également que les créanciers chirographaires de cette compagnie pourraient uniquement faire valoir leurs réclamations pour les activités non-ferroviaires de cette dernière, puisque la LTC ne permet pas de conclure des arrangements avec les créanciers chirographaires. Un tel résultat ne peut être cohérent avec l'objectif que le législateur poursuivait au moment de la mise en vigueur de l'article 2 de la LACC et des récentes lois touchant l'industrie ferroviaire;

23. En ce sens, une telle interprétation irait à l'encontre de l'esprit de la LACC, qui est de faciliter les arrangements visant une compagnie insolvable au bénéfice de ses créanciers et des parties prenantes :

- *Terastar Realty Corporation, Re*, 2005 CanLII 40553 (ON SC), en citant les Honorables juges Rosenberg et Lehndorff aux paras. 16-17 **[Onglet 12]**

24. Dans leur ouvrage *Bankruptcy and Insolvency Law of Canada*, les auteurs Houlden et Morawetz, se penchent sur l'article 2(1) de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, L.R.C. (1985), ch. B-3 (la « LFI »), qui prévoit une exception similaire à celle qui est énoncée par la LACC et il conclut que cette disposition ne vise pas les compagnies « ordinaires » au sens du droit commun:

- Lloyd W. Houlden et Geoffrey Morawetz, *Bankruptcy and Insolvency Law of Canada*, Release 4, (Toronto : Carswell, 2015) au chapitre B 12 **[Onglet 13]**

A railway company is a company specially created and incorporated as a railway company by provincial or federal legislation, it does not include a company incorporated by ordinary legislation that happens to operate a railway. The latter kind of railway does not come within the exclusion in s. 2(1) of the Act of railway companies but is subject to the Act in the same way as other ordinary corporations and may use the remedies provided by the Act, such as the right to make a proposal: *Québec Southern Railway Co. V. Litwin Boyadjian*, Que. C.A. 500-11-017184-017, November 29, 2011 and see Bernice John and Serge Gaudet, « When a Railway Company is not Really a Railway Company », 19 Nat. Insol. Rev. 57

25. Par ailleurs, depuis la déréglementation de l'industrie ferroviaire, la Cour a déjà autorisé des compagnies de chemin de fer n'ayant pas été incorporées en vertu de lois spéciales à recourir à la LACC et à la LFI;

- *Québec Southern Railway Company (Arrangement relatif à)*, LTD, C.S.Q. 500-11-017184-017 (29 novembre 2001) **[Onglet 14]**;
- *La Compagnie de chemin de fer de Québec Central (Arrangement relatif à)*, C.S.Q. 200-11-015468-062, 2007 QCCS 2947 et *Compagnie de chemin de fer de Québec Central (Syndic de)*, 2007 QCCS 210 **[Onglet 15]**;
- In the matter of the bankruptcy of *Kelowna Pacific Railway Ltd.*, Colombie-Britannique, 11-1765954 (6 août 2013) (B.C.S.C.) **[Onglet 16]**;

26. En l'espèce, MMAC est une compagnie incorporée sous la loi sur les compagnies de la Nouvelle-Écosse (*Companies Act*, R.S. c. 81);
27. Au moment où MMAC s'est mise sous la protection de la LACC, elle était une compagnie « ordinaire » opérant un chemin de fer, sans toutefois être une compagnie incorporée en vertu d'une loi spéciale ayant comme unique et immuable objet d'opérer un chemin de fer;
28. Ainsi, à la lumière de ce qui précède, MMAC n'est pas une compagnie de chemin de fer au sens de l'exception prévue à l'article 2(1) de la LACC et pouvait donc recourir à la protection de la LACC en cas d'insolvabilité;

ii) **MMAC avait la prérogative de demander à la Cour de se placer sous la protection de la LACC**

29. La LTC prévoit un régime régissant l'insolvabilité des compagnies de chemin de fer aux articles 106 à 110 de la LTC. Néanmoins, tel que prévu à l'article 106 de la LTC, ce régime n'est pas obligatoire et exclusif. :

Dépôt du projet de concordat en Cour fédérale

106. (1) Les administrateurs de la compagnie de chemin de fer qui est insolvable **peuvent** dresser un projet de concordat entre celle-ci et ses créanciers et le déposer à la Cour fédérale.

(...)

30. Cette prérogative est également confirmée par le législateur, qui a récemment mené une consultation publique sur la LFI et la LACC ayant donné lieu à un rapport qui mentionne que le régime régissant l'insolvabilité des chemins de fer de la LTC est optionnel et peut être utilisée par certaines compagnies exploitant des chemins de fer en cas d'insolvabilité :

- Industrie Canada, « Fresh start : A review of Canada's Insolvency Laws » (2014), en ligne : [https://www.ic.gc.ca/eic/site/cilp-pdci.nsf/vwapj/review_canada_insolvency_laws-fra.pdf/\\$file/review_canada_insolvency_laws-fra.pdf](https://www.ic.gc.ca/eic/site/cilp-pdci.nsf/vwapj/review_canada_insolvency_laws-fra.pdf/$file/review_canada_insolvency_laws-fra.pdf) [Onglet 17]

Legislative Structures – Currently, Canada's insolvency regime is implemented by a number of different laws under the mandate of different Ministers: the BIA, CCAA and the *Canada Business Corporations Act* fall under the responsibility of the Minister of Industry; the *Winding-up and Restructuring Act*, which can be used by certain corporations and financial institutions, falls under the shared responsibility of the Ministers of Industry and Finance; the *Canada Transportation Act*, under the Minister of Transport, can be used to resolve the insolvency of certain railway companies; and, the *Farm Debt Mediation Act*, under the Minister of Agriculture and Agri-Food, is available to insolvent Canadian farmers.

While there was little consensus as to concrete action, many stakeholders expressed support for rationalization of the current legislative structure.

31. De plus, dans le cadre de l'interprétation de certaines dispositions prévues à la LTC, le présent Tribunal a récemment confirmé que l'utilisation du verbe « pouvoir » dans le cadre d'une disposition de la LTC est une indication claire à l'effet que le législateur ne voulait pas conférer une juridiction exclusive à cette loi :

- *Chabot c. Westjet*, 2015 QCCS 2288 (CanLII), aux paras. 44-46 **[Onglet 18]**

[44] Par ailleurs, les termes employés par le législateur dans la Loi ne militent pas en faveur de l'interprétation qu'il a voulu, même de façon implicite, conférer juridiction exclusive à l'OTC.

[45] Ainsi, au chapitre de la Loi traitant des passagers avec déficience la loi indique en son article 170 que "l'Office peut prendre des règlements" alors qu'également en son article 172 (1) il y est précisé que "l'Office peut, sur demande, enquêter sur toute question ...".

[46] Si le législateur avait voulu confier, même de façon implicite, compétence exclusive à l'OTC en matière de transport de personnes handicapées, il aurait utilisé un autre terme que "peut".

32. Ainsi, le 8 août 2013, MMAC s'est légalement et légitimement placée sous la protection de la LACC lors de la présentation de sa *Requête pour l'émission d'une ordonnance initiale*, et ce, dans le meilleur intérêt de ses créanciers et de ses parties prenantes;

III. LA REQUÊTE DE CP, PRÉSENTÉE PAR LE BIAIS DE LA CLAUSE DE RETOUR (« COME-BACK CLAUSE »), EST TARDIVE ET MÈNERAIT À DES CONSÉQUENCES PRÉJUDICIALES POUR LES PARTIES INTÉRESSÉES

i) Implication de CP au présent dossier

33. Sans égard à l'argument de CP selon lequel une requête en exception déclinatoire peut être soulevée en tout état de cause, il importe de se pencher sur le contexte dans lequel cette dernière est présentée, plus spécifiquement en ce qui a trait à l'implication de CP dans le présent recours. Nous demandons ainsi à la Cour de prendre en considération les faits suivants :

- CP a été présente aux audiences concernant le présent recours, et ce, dès la présentation de la requête de MMAC pour émission d'une ordonnance initiale;
- CP a participé aux étapes clé du processus d'arrangement de MMAC, notamment, en étant présente lors de la « *joint status conference* » à Bangor, dans l'État du Maine, où la contribution de tiers en échange de quittances a été discutée par les juges des deux juridictions, en participant à la négociation de l'ordonnance de représentation, en participant au processus de vente des actifs de MMAC, en participant au débat relativement à Orford Express, et en déposant une preuve de réclamation auprès du Contrôleur, Richter Groupe Conseil Inc.;
- CP a été ajoutée comme partie intimée à l'un des Recours (numéro de dossier 480-06-000001-132);

34. Il appert donc que CP était non seulement au courant du processus de restructuration de MMAC en vertu de la LACC, mais, dans les faits, elle y a activement participé dès le début;
35. De plus, la participation de CP au processus d'arrangement, ainsi que la présentation tardive de la Requête, constituent une fin de non-recevoir. À cet égard, Trinity fait sienne, l'argumentaire soumis par MMAC dans son *Plan d'argumentation au soutien de la contestation de la Requête de CP en exception déclinatoire et en révision de l'ordonnance initiale*;

ii) **La clause de retour ne donne pas ouverture à une modification rétroactive qui aurait un effet préjudiciable sur des tiers de bonne foi**

36. Même en reconnaissant que la compétence juridictionnelle puisse être soulevée en tout état de cause, l'ordonnance recherchée par CP, aux termes de la Requête, laquelle est présentée par le biais de la clause de retour, ne peut avoir pour effet d'invalider rétroactivement l'Ordonnance initiale sur laquelle les parties intéressées se sont fiées de bonne foi;

- *White Birch Paper Holding Company (Arrangement relatif à) 2012 QCCS 1679* aux paras. 221-223 [Onglet 19]

[221] Il est vrai que l'ordonnance initiale comporte une "clause de retour" ou "comeback clause" qui permet au Tribunal de rajuster le tir si cette même ordonnance cause problème à une partie intéressée qui n'aurait pas été entendue lors de l'audition originale.

[222] **On ne doit cependant pas perdre de vue que les ordonnances rendues en cours d'instance sont aussi des jugements sur la base desquels d'importantes décisions sont prises et, une fois rendues et tant qu'elles ne sont pas modifiées, ces ordonnances jouissent, sinon d'une autorité de la chose jugée totale et complète (étant révisables par le Tribunal qui les a rendues), à tout le moins de l'autorité de la chose décidée.**

[223] Une des distinctions à faire entre l'autorité de la chose jugée et celle de la chose décidée semble être que l'une s'applique dans le cas où un jugement d'un tribunal n'est révisable que par une Cour d'appel tandis que l'autre peut être révisable par le même tribunal qui l'a prononcé. C'est le cas des jugements interlocutoires, des ordonnances de sauvegarde rendues en cours d'instance, des ordonnances de garde, accès et pension alimentaire en droit familial, des ordonnances de gestion, etc. **Une ordonnance initiale peut donc être revue, corrigée ou adaptée aux circonstances, selon les intérêts des parties qui en demandent la révision, la correction ou l'adaptation, mais sans pour autant "changer la donne" ou les droits et obligations des autres parties qui ont pris des décisions majeures et importantes sur la base d'une ordonnance initiale antérieure.**

- *Maisons Marcoux inc. (Syndic de)*, 2012 QCCA 192 (CanLII), au para. 30 [Onglet 20]

[30] En ce sens, elle ne va pas à l'encontre du principe énoncé avec justesse par la Caisse : « ...les Tribunaux ne peuvent promulguer des

ordonnances ayant des effets rétroactifs préjudiciables lorsqu'ils se prononcent en vertu d'une clause de retour... ».

- *Muscletech Research and Development Inc., Re*, 2006 CanLII 1020 (ON SC) au para. 5 [**Onglet 21**]

[5] As this order today is being requested without notice to persons who may be affected, I would stress that these persons are completely at liberty and encouraged to use the comeback clause found at paragraph 59 of the Initial Order. In that respect, notwithstanding any order having previously been given, the onus rests with the applicants (and the applicants alone) to justify ab initio the relief requested and previously granted. **Comeback relief, however, cannot prejudicially affect the position of parties who have relied bona fide on the previous order in question.** This endorsement is to be provided to the creditors and others receiving notice.

37. Depuis l'émission de l'Ordonnance initiale, 42 jugements ont été rendus dans le cadre du processus d'arrangement de MMAC en vertu de la LACC. C'est dans ce contexte, et sur la base de ces jugements, que les parties, dont plusieurs milliers de créanciers, ont fait des efforts soutenus depuis près de deux ans afin d'en arriver à un plan d'arrangement acceptable pour la presque totalité des parties intéressées;
38. Si la proposition de CP devait prévaloir, cela mènerait à des incertitudes quant à la valeur et la validité des ordonnances rendues dans le cadre d'arrangements sous la LACC. En effet, une telle interprétation minerait l'esprit collaboratif des créanciers impliqués dans la négociation de plans d'arrangement en vertu de la LACC, puisque ceux-ci pourraient voir leurs efforts anéantis par le soulèvement d'une clause de retour ayant pour but d'invalider tardivement l'Ordonnance initiale ou des ordonnances subséquentes découlant de celles-ci;
39. Au surplus, si la Requête était accueillie, MMAC devrait entreprendre un nouveau processus de concordat avec ses créanciers en vertu de la LTC, prolongeant ainsi indument le processus d'arrangement de MMAC et diminuant les fonds auxquels auront droit les victimes du Déraillement;
40. Ainsi, si la Cour adoptait la position de la Requérante, le résultat serait non seulement contre-productif, mais constituait une flagrante injustice pour les parties ayant déployées des efforts au courant des deux dernières années sur la foi de l'Ordonnance initiale et de la conduite du processus ayant mené au dépôt du Plan; ces efforts, fondés sur l'autorité de la chose décidée, auraient donc été vains;

IV. LA REQUÊTE DE CP EST SANS OBJET

41. Subsidiairement, même en presumant que la Requête n'est pas tardive et que la clause de retour pourrait permettre de mettre un terme au processus de restructuration de MMA à ce stade, il appert que MMAC ne peut être assujettie au régime d'insolvabilité de la LTC car elle n'est plus une compagnie de chemin de fer au sens de cette loi, si tant est qu'elle l'a déjà été;

42. Les articles 87 et 88 de la LTC prévoient le champ d'application de la LTC, notamment en ce qui concerne les « compagnies de chemin de fer » :

87. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

[...]

« compagnie de chemin de fer »

« railway company »

« compagnie de chemin de fer » La personne titulaire du certificat d'aptitude visé à l'article 92 ou la société formée de telles personnes, ou la personne mentionnée au paragraphe 90(2).

Application

88. (1) La présente partie s'applique aux personnes, aux compagnies de chemin de fer et aux chemins de fer qui relèvent de l'autorité législative du Parlement.

43. Vu l'absence de rétroactivité, la Requête doit être analysée dans son contexte actuel;
44. Il appert donc essentiel de déterminer si MMAC est une « compagnie de chemin de fer » au sens de la LTC au stade où la Requête est présentée;
45. Le 23 janvier 2014, le présent Tribunal a rendu une ordonnance permettant la vente et la réalisation des actifs de MMAC en faveur de Railroad Acquisition Holdings;
46. Depuis cette date, MMAC a liquidé et réalisé la vaste majorité de ses actifs tangibles;
47. À ce jour, MMAC ne détient plus aucun actif en lien avec l'exploitation d'un chemin de fer ou avec l'industrie ferroviaire;
48. Qui plus est, depuis le mois d'août 2014, MMAC ne détient plus le certificat d'aptitude requis lui permettant d'opérer un chemin de fer en vertu de la LTC;
49. Ainsi, MMAC ne peut être qualifiée comme une compagnie de chemin de fer au sens de la LTC;
50. Vu l'inapplicabilité de la LTC à MMAC, dans l'état où elle se trouve, la proposition de CP conduirait à un résultat absurde, à savoir, que MMAC se retrouverait dans un vacuum juridique où elle ne serait assujettie à aucune loi pouvant lui permettre de compléter sa restructuration;
51. Ainsi, sans égard aux arguments présentés précédemment, il appert que dans son état actuel, MMAC est une compagnie « ordinaire » qui peut se prévaloir du régime d'insolvabilité prévue à la LACC;

- Lloyd W. Houlden et Geoffrey Morawetz, *Bankruptcy and Insolvency Law of Canada*, Release 4, (Toronto : Carswell, 2015) au chapitre B 12 **[Onglet 13]**

Certain companies do not fall within the definition of « corporation », namely, banks, authorized foreign banks, savings banks, insurance

companies, trust companies, loan companies and railway companies. **A company incorporated to operate a railway, but which, at the time of its assignment in bankruptcy, was not carrying on this business, is not a railway company** : *Re Inverness Railway & Collieries* (1922), 3 C.B.R. 724, [1923] S.C.R. 177, [1923] 1 W.W.R. 937, [1923] 1 D.L.R. 498.

- *In re Inverness Railway and Collieries, Limited*, [1923] R.C.S. 177, en adoptant l'interprétation du juge Mellish de la Cour suprême de Nouvelle-Écosse quant à la nature de la compagnie de chemin de fer, [1922] N.S.J. No. 5 **[Onglet 22]**

57 The proper conclusion, as it seems to me, is that the Inverness Railway and Collieries, Limited, was not in business as a "railway company" within the meaning of The Bankruptcy Act. It did not have, and could not have, the usual powers of a railway company as to acquiring lands, etc. without special legislation.

V. CONCLUSION

52. Afin d'assurer la gestion adéquate de l'insolvabilité d'une compagnie, des remèdes appropriés permettant une résolution complète pour tous les acteurs impliqués sont nécessaires;
53. Accueillir la *Requête en exception déclinatoire et en révision de l'Ordonnance initiale de la Compagnie de chemin de fer Canadian Pacific* favoriserait une interprétation de la LACC qui entraînerait des résultats néfastes et inéquitables pour tous les créanciers et les parties prenantes;
54. Dans les circonstances, la *Requête en exception déclinatoire et en révision de l'ordonnance initiale de la Compagnie de chemin de fer Canadian Pacific* doit être rejetée.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

MONTREAL, le 15 juin 2015

McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l.

MCCARTHY TÉTRAULT S.E.N.C.R.L., S.R.L.

Procureurs de Trinity Industries Inc., Trinity Industries Leasing Company, Trinity Tank Car Inc., Trinity Rail Group LLC et Trinity Rail Leasing Warehouse Trust

N° 450-11-000167-134
COUR SUPÉRIEURE
CHAMBRE COMMERCIALE
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE ST-FRANÇOIS

**DANS L'AFFAIRE DU PLAN
D'ARRANGEMENT DE :**

**MONTRÉAL, MAINE ET ATLANTIQUE
CANADA CIE**

Débitrice

ET

RITCHER GROUP CONSEIL INC.

Contrôleur

et

**COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN
PACIFIC**

Requérante

**PLAN D'ARGUMENTATION DE TRINITY AU
SOUTIEN DE SA CONTESTATION DE LA
REQUÊTE DE CP EN EXCEPTION
DÉCLINATOIRE ET EN RÉVISION DE
L'ORDONNANCE INITIALE**

Copie

M^e Mason Poplaw / 185577-454987

BC0847

McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Avocats • Agents de brevets et marques de commerce
Barristers & Solicitors • Patent & Trade-mark Agents

Bureau 2500
1000, rue De La Gauchetière Ouest
Montréal (Québec) H3B 0A2
Tél. : 514 397-4100
Télec. : 514 875-6246

COUR SUPÉRIEURE CHAMBRE COMMERCIALE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE ST-FRANÇOIS

No. 450-11-000167-134

DANS L'AFFAIRE DU PLAN DE TRANSACTION OU D'ARRANGEMENT DE :

MONTRÉAL, MAINE & ATLANTIQUE CANADA CIE.

Débitrice

et

RITCHER GROUP CONSEIL INC.

Contrôleur

et

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN PACIFIC

Requérante

**CAHIER D'AUTORITÉS DE TRINITY AU SOUTIEN SA CONTESTATION DE LA REQUÊTE DE CP EN
EXCEPTION DÉCLINATOIRE ET EN RÉVISION DE L'ORDONNANCE INITIALE**

	<u>Onglets</u>
<i>Bell ExpressVu Limited Partnership c. Rex</i> , [2002] 2 RCS 559, 2002 CSC 42 (CanLII)	1.
<i>Canada Railway Act</i> , 3 Edward VII (1903) c. 58	2.
<i>In re Railway Act</i> , 36 SCR 134, 1905 CanLII 73 (SCC)	3.
<i>An Act Respecting Canadian Pacific Railway</i> , 44 Victoria (1881) c. 1	4.
Bernard Jolin and Serge Gaudet, <i>When a Railway Company is not really a « Railway Company »</i> (Octobre 2002), 19 National Insolvency Review 57-60	5.

	Onglets
Peter Rubin et Helen Sevenoaks, <i>Keeping on the Right Track : An Examination of Recent Railway Cases to Explore Judicial Authority and the Impact of Exclusionary clauses</i> , 2013 ANNREVINSOLV 14, p. 6-12	6.
<i>Loi de 1987 sur les transports nationaux</i> , L.R.C. (1985) (3e suppl.), ch. 28	7.
<i>Loi sur les chemins de fer</i> , RLRQ, c C-14.1	8.
<i>Loi sur les transports au Canada</i> , LC 1996, c 10	9.
<i>Compagnie du chemin de fer de Québec Central (Arrangement relatif à)</i> , 2007 QCCS 2947	10.
Assemblée nationale du Québec, Débats parlementaires sur l'adoption du principe du Projet de loi 137 (<i>Loi sur les chemins de fer</i>), Proposition présentée par M. Sam L. Elkas, Ministre des Transports (3 décembre 1993)	11.
<i>Terastar Realty Corporation, Re</i> , 2005 CanLII 40553 (ON SC)	12.
Lloyd W. Houlden et Geoffrey Morawetz, <i>Bankruptcy and Insolvency Law of Canada</i> , Release 4, (Toronto : Carswell, 2015)	13.
<i>Québec Southern Railway Company (Arrangement relatif à)</i> , LTD, C.S.Q. 500-11-017184-017 (29 novembre 2001)	14.
<i>Compagnie de chemin de fer de Québec Central (Syndic de)</i> , 2007 QCCS 210	15.
In the matter of the bankruptcy of <i>Kelowna Pacific Railway Ltd.</i> , Colombie-Britannique, 11-1765954 (6 août 2013) (B.C.S.C.)	16.
Industrie Canada, « Fresh start : A review of Canada's Insolvency Laws » (2014), en ligne : https://www.ic.gc.ca/eic/site/cilp-pdci.nsf/vwapj/review_canada_insolvency_laws-fra.pdf/\$file/review_canada_insolvency_laws-fra.pdf	17.
<i>Chabot c. Westjet</i> , 2015 QCCS 2288 (CanLII)	18.
<i>White Birch Papel Holding Company (Arrangement relatif à)</i> , 2012 QCCS 1679	19.
<i>Maisons Marcoux inc. (Syndic de)</i> , 2012 QCCA 192 (CanLII)	20.
<i>Muscletech Research and Development Inc., Re</i> , 2006 CanLII 1020 (ON SC)	21.

	Onglets
<i>In re Inverness Railway and Collieries, Limited, 1922 CanLII 51 (SCC) ; Re Inverness Railway Collieries Ltd., [1922] N.S.J. No. 5</i>	22.

MONTREAL, le 15 juin 2015

McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l.

MCCARTHY TÉTRAULT S.E.N.C.R.L., S.R.L.

Procureurs de Trinity Industries Inc., Trinity Industries Leasing Company, Trinity Tank Car Inc., Trinity Rail Group LLC et Trinity Rail Leasing Warehouse Trust

N° 450-11-000167-134
COUR SUPÉRIEURE
CHAMBRE COMMERCIALE
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE ST-FRANÇOIS

**DANS L'AFFAIRE DU PLAN
D'ARRANGEMENT DE :**

**MONTRÉAL, MAINE ET ATLANTIQUE
CANADA CIE**

Débitrice

ET

RITCHER GROUP CONSEIL INC.

Contrôleur

et

**COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN
PACIFIC**

Requérante

**CAHIER D'AUTORITÉS DE TRINITY AU
SOUTIEN DE SA CONTESTATION DE LA
REQUÊTE DE CP EN EXCEPTION
DÉCLINATOIRE ET EN RÉVISION DE
L'ORDONNANCE INITIALE**

copie

M^e Mason Poplaw / 185577-454987

BC0847

McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Avocats • Agents de brevets et marques de commerce
Barristers & Solicitors • Patent & Trade-mark Agents

Bureau 2500
1000, rue De La Gauchetière Ouest
Montréal (Québec) H3B 0A2
Tél. : 514 397-4100
Télec. : 514 875-6246